D. Juan Cortes Cartagena

Pedro Velasco

Año LV.-Tomo V.-30 de Junio de 1926.-Núm. 184

BOLETÍN DEL Círculo de Maquinistas de la Armada

Ateneo Ferrolán

DECANO DE LA PRENSA PROVINCIAL

Premiado con Medalla de Oro, en la Exposición regional de Cádiz, de 1887.

SUMARIO

Regulador alimenticio «Mumford».—La utilización de los alta-voz en los hospitales.—Trasatlánticos con motores de combustión interna.—Otro triunfo de los motores «Hispano».—Aprovechamiento de los vapores en la industria de la gasolina.—Homenaje en honor á un Maquinista Naval.—Acuerdos del Centro.—Reales órdenes.

Imp. y Estereotipia de «El Correo Gallego».—Ferrol

AÑO LV.—TOMO V.—30 DE JUNIO DE 1926.—NUM. 184

BOLETÍN
DEL
Círculo de Maquinistas de la Armada

DECANO DE LA PRENSA PROVINCIAL

Premiado con medalla de Oro en la Exposición regional de Cádiz, de 1887

Regulador alimenticio "Mumford"

Descripción y funcionamiento

En su descripción vamos a considerarle dividido en cuatro partes a saber: Válvula de alimentación, válvula reguladora de nivel, flotador y caja de flotador.

Válvula de alimentación.—La válvula de alimentación (fig. 1.ª) consiste en un disco de bronce A de asiento cónico similar al clásico modelo ordinario de válvula de retención con la adición de un vástago a terminado a la vez en un pistón hueco B el que puede deslizarse libremente sobre el cilindro C que forma parte de la misma caja de la válvula.

El ajuste entre el pistón y el cilindro es imperfecto, al objeto (como luego veremos) de que este huelgo permita el paso de una pequeña cantidad del agua impulsada por la bomba de alimentación.

El cilindro C está ensanchado en su longitud y en la parte que corresponde a la cara baja del pistón, y este espacio unido al hueco del pistón comunica a voluntad con el tubo de derrame E por el intermedio del grifo D.

La descarga de la bomba alimenticia entra como de ordinario por debajo de la retención, y por lo tanto en este caso entre la parte baja de la válvula y la cara alta del pistón.

El área del pistón es exactamente igual a la de la válvula, de suerte que el esfuerzo del agua impulsada por la bomba será igual en ambas

áreas y la válvula permanecerá cerrada por su peso y la presión interior de la caldera aun en el caso de que la bomba esté en función.

En estas condiciones y mientras la válvula de retención permanezca cerrada una pequeña cantidad del agua impulsada por la bomba estará pasando al espacio Z a través del espacio anular que hablamos existe entre el cilindro y el pistón, y de este espacio pasará al tubo de derrame E siempre que así se lo permita la abertura del grifo D y el estado de presión en el tubo E (que hasta ahora vamos a suponer igual a la atmosférica). Si este grifo es cerrado el espacio Z se llenará inmediatamente, los esfuerzos ejercidos por la bomba sobre las caras alta y baja del pistón nos darán un equilibrio para el pistón y no así para la válvula que al ser mayor el esfuerzos de la bomba, que el ejercido por la presión de la caldera nos dará una resultante sobre la parte baja de la válvula que la levantará dando entrada al agua, de alimentación dentro de la caldera. Si meramente el grifo D es abierto el agua acumulada bajo el pistón pasa al tubo de derrame E. la presión en esta parte desaparece y la válvula vuelve a cerrarse por su peso y la presión de la caldera, interrumpiéndose la entrada del agua en la caldera.

De todo lo dicho se deduce, que la adicción del pistón a la retención, unido al cierre y abertura del grifo, equivale a la abertura o cierre a mano de la válvula utilizando el volante de maniobra F. Es evidente que si la abertura o cierre del grifo D se hace automáticamente utilizando la elevación o descenso del nivel del agua en la caldera, la válvula de retención descrita se convierte en una válvula automática de alimentación, sin artificio mecánico directo alguno.

Válvula reguladora.—A esta válvula reguladora de nivel le está encomendado el papel que hasta ahora le teníamos asignado al grifoD. Se compone de una expita de bronce *h* (fig 2), que puede deslizarse sobre un manguito I sin apenas resistencia friccional alguna, debido a su pequeño tamaño, a los aligeramientos del manguito y a la desaparición de cajas de empaquetado.

El asiento P de la válvula está en el extremo de un vástago hueco y roscado Q que sale fuera de la tapa con prensa-estopas y volante de maniobra al exterior con cuyo conjunto se hace móvil el asiento. Esta variación en el asiento de la válvula permite el alterar la altura del agua en la caldera.

La parte superior del asiento está en comunicación con el tubo de derrame M, el que a la vez comunica con la aspiración de la bomba alimenticia.

La parte inferior comunica asimismo con el tubo de derrame E por medio de la oquedad del manguito y las aberturas H.

Si por un medio cualquiera cerramos la válvula *h* estando el grifo D abierto, el agua que pasa a través del espacio anular en la válvula de retención se acumularán en el espacio Z y tubo E del que

Ate
Un lugar de encuentro para la cultura
Funda o en 1879
Rúa Magdalena 202-204, Ferrol
www.ateneoferrolano.org

no pasará por impedirselo la válvula *h*, y el agua entrará en la caldera. Si continuando el grifo D abierto abrimos también la válvula *h* el agua acumulada en el espacio Z y tubo E pasará a la aspiración de la bomba de alimentación a través del manguito Q galerias H y tubo de derrame M, y la válvula de alimentación se cerrará interrumpiendo la entrada del agua en la caldera. El cierre y abertura de la válvula *h* se ace de una manera automática por medio del flotador G (fig 1.ª) utilizando el ascenso y descenso del nivel del agua dentro de la caldera.

Flotador.—El flotador adoptado e ilustrado en la fig. 1.ª consiste en un cilindro hueco de latón de pequeñas dimensiones. Siendo necesariamente este flotador más pesado que el volumen del agua que desaloja por motivo de la resistencia requerida de sus paredes para soportar las altas presiones de la caldera necesita un contrapeso R cuyo momento al eje de tiro debe ser igual al del flotador cuando la línea del nivel de régimen pase por el eje del sistema que es como aparece en el dibujo.

En el brazo del cotnrapeso R vá articulada la palanquita X por intermedio de la cual se trasmiten a la válvula *h* las oscilaciones del flotador.

Debido a su pequeño tamaño es practicable el instalar el sistema flotador-contrapeso en una caja de reducidas dimensiones con la cual todas sus partes son perfectamente asequibles aun con la caldera en función.

Caja del flotador.—La caja del flotador (fig. 1.ª) se compone de una caja de fundición de bronce de figura irregular dentro de la que oscila el sistema flotador-contrapeso y cuyas oscilaciones son transmitidas a la válvula reguladora instalada al efecto sobre la misma caja.

La comunicación entre la caja y las cámaras de vapor y agua de la caldera se hacen por medio de los tubos K y válvulas L.

Al objeto de facilitar su reconocimiento el sistema flotador-contrapeso, y la válvula reguladora se montan sobre la tapa N de la caja del flotador.

Atraviesa a la misma caja un vástago que termina al exterior en la manigueta O (Detalle A) y al interior en el camón P (fig. 1.ª). Su objeto es el de comprobar que el flotador está en buenas condiciones de funcionamiento actuando a derecha e izquierda la manigueta O en cuyo caso el camón P levanta y baja el flotador. La manigueta en posición central tal como se representa en el detalle A corresponde a la posición vertical del camón P señalada en la figura 1.ª, en cuya posición no entorpece en nada el funcionamiento automático del aparato, por hallarse fuera del sector de oscilación del sistema.

La instalación de la caja del flotador debe ser siempre lo más

cerca posible de la caldera y de modo tal que la linea nivel de régimen, pase por el eje central de la caja que es precisamente el mismo del sistema flotador-contrapeso cuando se halla en posición horizontal.

La instalación de la válvula de alimentación no exige posición fija y determinada como la caja del flotador sino que puede hacerse al igual que una válvula de alimentación ordinaria.

Funcionamiento del conjunto

Después de describir separadamente cada una de las partes que constituyen el auto-motor en cuestión, y ver el objeto que a cada uno de estos elementos le está encomendado, poco o nada nos resta que decir respecto al funcionamiento en conjunto. Consideremos que la cuestión queda reducida a un sólo regulador y una sola bomba, que para el funcionamiento sería lo mismo que si de un grupo de calderas y una sóla bomba se tratase. Asimismo imaginemos que la abertura del asiento de la espita *h* sea tal que toque a la espita en el preciso momento en que la posición del sistema flotador-contrapeso sea la horizontal, lo que se conseguirá colocando el indice *m* en la linea cero grabada en el núcleo del volante de maniobra. Coloquemos la manigueta O en posición central, abramos las válvulas L y F y grifo D, y póngamos por último la bomba alimenticia en función.

Dando por supuesto que la caldera está en actividad, cualquier consumo de vapor ocasionará un consumo de agua, y consecuentemente un descenso en el nivel del agua de la caldera. El flotador al estar menos sumergido perderá menos de su peso, y aumentará su momento mecánico, el que haciéndose activo cerrará la valvulita *h* y dará entrada al agua en la caldera aumentando la presión en el espacio Z. Por el contrario un aumento en el nivel del agua de la caldera hará al flotador perder más de su peso y disminuir su momento en cuyo caso el que ahora se hará activo será el contrapeso R y como consecuencia la valvulita *h* se abrirá, y la de retención se cerrará por disminuir la presión en el espacio Z. Tenemos, pues, como automaticamente y dentro de ciertos límites el nivel del agua en la caldera se mantiene invariable.

Un desgaste, bien en la expita *h* o en su asiento, ocasionará una elevación en el nivel de régimen. Esto se evita suplementando en una cantidad igual al desgaste habido en la arandela de ajuste *n*.

Para terminar, supongamos una interrupción en el flotador que obligue a un reconocimiento con la caldera en actividad. Cerraríamos la válvulas L y abrjríamos el grifo T para vaciar la caja, y cerrando por último el grifo D, la válvula de retención quedaría reducida, a una retención ordinaria regulando su abertura por medio del volante de maniobra F interín era reparado el entorpecimiento del flotador.

Ate
Un lo
Fu en 1879
Ría Magdale 202 201, Ferrol
www.wate

Ventajas e inconvenientes

Justo es reconocer que Mr. Mumford al proyectar su regulador logró reunir con gran superioridad todas las ventajas que separadamente se encuentran en los reguladores hasta ahora conocidos así como también desterrar los inconvenientes que desgraciadamente abundaban en todos ellos al extremo de que en la mayoría de los casos se prescindía de tan importante aparato.

Sin citar inconvenientes por no encontrarlos, apuntaré aquellas ventajas que a mi juicio son principales.

1.ª Como Belleville, pero de una manera más sencilla y práctica, Munford instaló el flotador en caja separada, lo que permite reparar facilmente cualquier entorpecimiento en el flotador, sin necesidad de recurrir a otra válvula suplementaria para continuar la alimentación.

2.ª Con más precisión y comodidad que en los Janorr y Belleville se puede variar a voluntad el nivel del agua.

3.ª Al igual que Normand desterró de su aparato los empaquetados.

4.ª Presenta este aparato la novedad de que los movimientos del flotador no están ligados mecanicamente a los de la válvula de alimentación, lo que permite que el funcionamiento sea de lo más sensible. Esta es a mi juicio la mayor ventaja de este aparato, la que unida a las que apuntadas quedan, lo coloca en condiciones de desterrar los de su clase.

Traducido y arreglado del inglés por

Evaristo Díaz MAURIZ.

MAQUINISTA OFICIAL DE LA ARMADA.

TELEFONÍA

La utilización de los alta-voz en los Hospitales

Una instalación muy original se ha hecho en el Hospital de San Miguel, en París, debida al Dr. Pauchet. Se trata de un dispositivo cuyo objeto es transmitir en alta voz, en una sala de curso, la voz del cirujano que trabaja en la de operación. Es fácil darse cuenta de lo ventajoso que es esta instalación, si se considera que el cirujano que opera en el piso bajo, está separado por una cúpula de cristal de sus discípulos que en el piso superior asisten a la operación.

Esta disposición de los locales que puede parecer arbitraria, está impuesta por la necesidad de la asepsia más rigurosa.

La instalación consta de un micrófano, un amplificador de potencia y ocho alta-voces que reproducen la palabra.

El cirujano que trata de operar, lleva una máscara o careta como medida higiénica. Las explicaciones que dá en el curso de la operación no pueden ser recibidas directamente por un micrófono colocado delante de la boca, como es el caso general en radiofonía. Es necesario recurrir a otro método que consiste en ocultar el micrófono en el casquete que proteje la cabeza del cirujano y aplicar la membrana contra su frente.

Las ondas sonoras de la voz, así transmitidas por las vibraciones mecánicas de los huesos frontal, imprimen vibraciones eléctricas de la corriente continua que atraviesa el micrófono. Estas vibraciones son transmitidas por un transformador apropiado de rendimiento elevado a un amplificador de potencia que acrece la intensidad. Este amplificador se presenta bajo la forma de una caja rectangular cuya parte superior está constituida por una placa de ebonita que lleva diez lámparas de tres electrodos. La corriente microfónica aplicada al aparato sufre una primera amplificación a través de las dos primeras lámparas; la segunda de estas lámparas alimenta de pronto las otras ocho, asociadas en paralelo. Este dispositivo permite realizar una amplificación considerable. Cada una de las ocho últimas lámparas en corriente telefónica uno, de los alta-voces que estan instalados en peanas fijas al muro de la sala de curso. Cuatro de estos aparatos son visibles en la fotografía. Estos altavoces están constituidos por relé electromagnético que accionando por la corriente telefónica, pone en vibración la membrana cónica de un vasto difusor.

La alimentación de los circuitos es obtenida simplemente por una pila de 4 volts, 300 amperes hora y por cinco baterías de pilas secas para el amplificador de potencia.

La instalación realizada en el Hospital San Miguel por el doctor Pauchet, es una instalación moderna, que está llamada a recibir numerosas aplicaciones en las diversas ciencias médicas y quirúrgicas. Ella hace posible lo que no habia podido realizarse hasta hoy, la combinación simultánea de la audición y de la visión que el practicante ejecuta completamente aislado de la sala de curso. Ella hace el honor más grande a la iniciativa del Dr. Pauchet, siempre enamorado de nuevos progresos.

Ateneo Ferrolán
Un lugar para la cultura
Fundado en 1879
Rúa Magdalena 202-204, Ferrol
www.ateneoferrolan.org

Trasatlánticos con motores de combustión interna

El buque motor francés "Theophile Gautier" de 9.000 toneladas, botado al agua y probado el pasado año, y del que dimos oportuna cuenta y que nos pareció un gran adelanto en la aplicación de los motores de combustión interna, en los grandes buques de la Marina mercante, ha sido superado por el trasatlántico inglés "Asturias" de la Royal Mail, de cuyo primer viaje a América en 26 de Febrero último dió cuenta la Prensa.

Sus caracteristicas son: Desplazamiento 22.000 toneladas; sus máquinas son dos motores Diessel de 10.000 caballos cada una, siendo estos motores marinos los mayores construidos hasta el dia.

Cada motor consta de 8 cilindros de doble efecto con un diametro de 840 mm., y una carrera de 1.500 con una velocidad de 110 revoluciones.

Al comentar la Prensa inglesa el primer viaje de este buque de 22.000 toneladas y por tanto mayor que los acorazados de las clase "Iron-Duke", hace algunas consideraciones del desarrollo que los motores de combustión interna van alcanzando en las Marinas mercantes más importantes, y de su aplicación en los buques de guerra.

El principal inconveniente que por si encuentra, es la poca velocidad obtenida, comparada con la que hoy se exige e nlos proyectos de los nuevos modelos de buques de guerra en todas las Marinas, que rebasa ya las 30 millas y que en algunos alcanza la de 39 como sucede con el "Churruca" cuyas pruebas tuvieron lugar recientemente en Cartagena.

Los adelantos obtenidos con dichos motores, con ser importantes no son aun lo bastante para responder, como decimos, a los nuevos modelos de buques de guerra, de ahí que hoy se limite su empleo en submarinos de 2.000 toneladas, continuando tal vez por mucho tiempo las turbinas y calderas acuatibulares en los buques de grandes velocidades, aun cuando se reconozcan las ventajas militares que traería consigo la supresión de chimeneas y humos, aparte de la economía que representaria la reducción del personal de máquinas.

El mayor buque de motor será cuando navegue el trasatlántico italiano "Saturnia" botado al agua el 29 de Diciembre último en el Astillero Naval Triestino de Monfalcone. Sus caracteristicas son: desplazamiento, 23.500 toneladas; eslora, 193 metros; manga 43,3 metros; calado, 13,7 metros.

Las máquinas se componen de dos motores de 8 cilindros, con una potencia de 9.000 caballos cada motor. Las compresoras de aire inyectado están accionadas por motores Diesel; su velocidad será de 19 millas.

Otro triunfo de los motores "Hispano"

Entre la multiplicidad, acaso exagerada de "records" oficialmente establecidos, el de velocidad pura, es sin duda alguna el que más ha preocupado a los constructores de motores y aparatos, y uno de los que ha dado lugar a luchas más enconadas entre pilotos especializados.

Desde hace varios años, en Francia y Estados Unidos particularmente se lucha con ahinco para obtener la supremacía de velocidad. El "record" lo détentaban los americanos, pero últimamente el sargento Bonnet, sobre avión Bernard, con motor Hispano de 450-600 H.P. 12 cilindros en W tipo 50, se adjudicó el record mundial alcanzando la enorme velocidad de 448 kms. por hora.

Aprovechamiento de los vapores en la industria de la gasolina

El uso de grandes sacos que cojen la gasolina vaporizada de tanques de gasolina es uno de los inventos más importantes en la industria americana del Aceite Refinado, durante los últimos diez años.

Estos grandes sacos tienen una capacidad de 18.000 pies cúbicos, un número de los cuales han sido desarrollados para uso de la Standard Oil Company, y fabricados por la Good-year Tire etc. Rubber Company, protejen cada uno dos tanques o más contra pérdida de gasolina vaporizada, de este modo haciendo posible un ahorro mensual de 1.500 pesos aproximadamente de cada tanque de tamaño standar, en esta industria del aceite.

El objeto de este caso es cojer los vapores que son expulsados de los tanques por medio de tubos de descarga, durante esa parte del día cuando la temperatura sube, y retenerlos dentro hasta que la temperatura empiece a caer, permitiendo que los tanques reciban otra vez estos mismos vapores.

Este sistema evita que entre aire fresco al tanque cada noche, y sea expulsado durante el día, saturado con gasolina, una pérdida que ha sido imposible de evitar hasta que este "breather bag" ha sido perfeccionado.

Experimentos han demostrado que durante la temperatura usual del verano era posible ahorrar aproximadamente 6.900 galones de gasolina al mes de un tanque 120 pies por 40 pies, de una capacidad de unos 3.300.000 galones, con este gran saco conectado.

Los "brather bags", en forma de naves aéreas, son guardados en edificios parecidos a los que protegen las verdaderas naves aéreas, que se hallan al lado de los tanques en conjunto con los cuales se emplean estos grandes sacos.

Ateneo Ferrolán
Un lugar de encuentro para la cultura
Fundado en 1879
Río Magdalena 202-204, Ferrol
www.ateneoferrolan.org

HOMENAJE EN HONOR A UN MAQUINISTA NAVAL

En la Sociedad Española de Maquinistas Navales se celebró el homenaje que dicha entidad, con la cooperación de sus similares del resto de España, dedicaba a su socio de honor el primer maquinista naval mercante don Antonio Genescá Corominas, por ser el título número uno de los expedidos por el Gobierno el año 1878.

Fué un acto que evidenció la valía y modestia del agasajado, uno de los mecánicos más ilustres de España, que al servicio de la Maquinista Terrestre y Marítima ha dirijido la montura de las máquinas que aquélla construyó para los buques de guerra "Conde de Venadito", "Concha", "Princesa de Asturias", "Cardenal Cisneros", "Cataluña", "Alfonso XIII", "Reina Regente", "Carlos V" y de un sinnúmero de cañoneros, además de la grúa flotante de Bilbao, que ha sido el primer traductor de las obras inglesas de mecánica y que ha obtenido el primer título de maquinista naval en España, cuando aun esta profesión estaba en mano de los ingleses. El padre del señor Genescé fué el primer maquinista español que condujo el ferrocarril de Barcelona a Mataró.

Presidió el acto el comandante accidental de Marina, señor Paquin, que representaba al ministro del ramo, con el vicepresidente de la Sociedad, señor Abril, y asistieron, además, el alcalde de Ripoll, de cuya ciudad es hijo, el teniente de alcalde de Sabadell, señor Creus, en cuya población reside; el ex comandante de marina señor Ibarra, el inspector del puerto, don Jacinto Vez; los delegados de la Asociación de Maquinistas de Bilbao señores Amezaga y Menéndez; el subdirector de la Maquinista Terrestre y presidente de la Real Academia de Ciencias, señor Serrat; el delegado del Círculo de Maquinistas de la Armada señor Cobas; el presidente de la Asociación de Capitanes y Pilotos de Barcelona, señor Bonet, y una nutrida reprensentación de la misma entidad; representantes de las asociaciones de obreros mecánicos, de navieros, de las compañías Transatlántica y Transmediterránea, e Hijos de Ramón A. Ramos, representación de la Escuela de Náutica, todo el personal de máquinas de los buques surtos en este puerto, etc., etc.

Al ofrecer al señor Genescá un pergamino con el homenaje de sus compañeros, el señor Abril dirigió la palabra a los allí reunidos e igualmente lo hicieron los ex presidentes señores Padró y Riera, el maquinista inglés M. E. B. Askew, los delegados de Bilbao y de Cádiz, señores Amezaga y García; el de la Compañía Transmediterránea, señor Montfort; el maquinista de la Armada señor Cobas, el señor Serrat, el alcalde de Ripoll, el representante del Ayuntamiento de Sabadell, señor Creus; el catedrático de la Escuela Náutica señor Puig, en representación de aquel centro docente; el presidente de la Asociación de Capitanes, señor Bonet.

Todos enaltecieron la labor del agasajado, presentándola como

la más meritoria y digna de emulación, porque con ella se ha hecho trabajo y patria.

El comandante de Marina señor Paquín recordó la labor de su padre, como ministro, en pro de los maquinistas navales, dirigió cariñosas frases al señor Genescá, considerándole gloria de la profesión, y acogiendo la proposición de todos los concurrentes al acto, ofreció apoyar la petición de que se conceda al veterano maquinista la medalla de oro del Trabajo, como recompensa a su vida modesta y laboriosa.

Se leyeron afectuosas adhesiones del capitán general de la Armada, señor Fernández de Lapuente, expresada en extensa carta y telegrama; del vicealmirante señor marqués de Magaz, del ministro de Marina, señor Cornejo; del general de división de la Armada señor Díaz Aparicio, todos ellos conocedores de los prestigios del homenajeado; del presidente de la Asociación de Ingenieros Industriales, del presidente de la Asociación General de Navieros señor López Dóriga, del alcalde de Sabadell doctor Relat, de las asociaciones de maquinistas navales portuguesa, belga, inglesa y alemana, de la Asociación Internacional de Oficiales de la Marina mercante, de las asociaciones de Capitanes y Pilotos y Maquinistas de Gijón, del Círculo de Maquinistas de la Armada del Ferrol, etc.

Terminado el acto, los concurrentes fueron obsequiados con un lunch.

La Junta Directiva de este Círculo ha nombrado para que representarse en dicho acto a esta Sociedad al Maquinista oficial de primera clase D. Matías Cobas, y ha enviado la seguiente adhesión:

"Círculo de Maquinistas de la Armada:

La Sociedad Círculo de Maquinistas de la Armada de el Ferrol, se asocia muy gustosa al homenaje que se intenta tributar al distinguido y veterano compañero de profesión D. Antonio Genescá, que nuestro actual Presidente Maquinista Jefe retirado, que alcanza la avanzada edad de 82 años, y cuyo primer nombramiento data de 1865, recuerda perfectamente y tuvo ocasión de apreciar sus dotes de inteligencia y laboriosidad cuando representando a la "Terrestre y Marítima" asistió en este Departamento al montaje de las máquinas de varios buques construídos en estos Arsenales.

Son también por nosotros conocidos sus trabajos y escritos profesionales de utilidad y reconocido mérito.

Por todo ello, a esta Sociedad representada por su Junta Directiva, le es muy grato unirse al homenaje y justo elogio que honrando al Sr. Genescá, honra por igual a esos meritísimos compañeros iniciadores de la manifestación de cariño y simpatía de que se trata.

P. A. de la J. de G.
RAMÓN CORES.
Vice-Presidente.

Ateneo Millán
Un lugar de cultura
Fundado en 1919
Ría Magdalena, 9
Ferrol
www.ateneoferrol.org

Acuerdos del Centro durante el primer trimestre de 1926

A petición propia, fué dado de baja el socio D. Juan M. Vázquez García.

Se recibió una comunicación del socio D. Manuel Osorio Echevarría, amnifestando que por haber pasado a situación de reserva en 30 de Diciembre próximo pasado, desea reirar su capital impuesto, y se le hizo la liquidación, importante en dos mil doscientas sesenta y una pesetas.

Con fecha 20 de Enero y en sobre certificado, se remitió al Ilustrísimo Sr. Gobernador Civil de la provincia, la certificación de renovación de la Junta Directiva y el Balance de Cuentas del año próximo pasado, referentes a esta Sociedad, con arreglo a lo dispuesto en la ley de 30 de Junio de 1887, ambos documentos en papel sellado de dos pesetas, acompañados del oficio de remisión.

Se recibió una comunicación del socio D. Francisco Gómez Carrasco, manifestando que por haber pasado a situación de reserva el día 20 de Enero, desea retirar su capital impuesto, acordándose darle de baja y hacerle oportunamente la liquidación correspondiente.

Se acordó dar de baja por haber dejado de cotizar cuatro trimestres sucesivos, a los socios siguientes:

D. Francisco Echevarria Bilbao, D. Antonio Millán Fernández, D. Francisco Rosado Martín, D. Manuel Mato Jiménez y D. Manuel Fajardo Blanco.

Fué admitido como socio de Instrucción desde el 1.° de Enero próximo pasado, D. José López Travieso.

Por haber cumplido el tiempo reglamentario, cesó en el cargo de Contador D. Francisco Manuel Pita, siendo nombrado en su relevo por unanimidad en la reunión del Centro Directivo, D. José Manso Díaz.

Del mismo modo, y por igual motivo, es relevado el Depositario D. Agustín Prieto y nombrado para reemplazarle el socio don Manuel Prado.

Hallándose vacantes los cargos de Vicecontador y Vicesecretario, el Centro nombró para dichos destinos respectivamente, a los socios D. José Medina Marcos y D. Manuel López Otero.

El Centro acuerda por unanimidad hacer constar en acta un expresivo voto de gracias a los socios D. Francisco Manuel Pita y D. Agustín Prieto, por su exacto cumplimiento en los cargos de Contador y Depositario, en que cesan.

Segundo trimestre de 1926

Se dió lectura a una comunicación del Presidente de la Sociedad de Maquinistas Navales de Barcelona, dando cuenta del home-

naje que proyectaban celebrar el 15 de Abril en honor del veterano Maquinista Naval, D. Antonio Genescá, e interesando una representación de este Círculo para asistir a dicho acto.

Se acordó rogar a D. Matías Covas, Maquinista Oficial de primera clase, residente en Barcelona, para que represente a este Círculo en dicho homenaje.

Con fecha 19 del mismo, se recibió una carta de dicho señor, dando cuenta de haber cumplido la misión que se le había confiado.

Con fecha 14 del mismo, se recibió una comunicación del socio D. Andrés Galán Delgado, manifestando que debiendo pasar a situación de reserva el día 23 del referido Abril, y deseando retirar su capital, se acordó se le verifique oportunamente la liquidación correspondiente.

Para sustituirle en el cargo de Delegado de esta Sociedad, que desempeñaba en San Fernando, se acordó nombrar al socio D. José Hernández Paredes, el cual, con fecha 26 de Mayo, comunicó a este Centro la aceptación de dicho cargo.

Según lo acordado en el trimestre anterior, se efectuó y envió al socio D. Francisco Gómez Carrasco, la liquidación de su capital impuesto, importante en dos mil doscientas ochenta pesetas con diez céntimos.

Se recibió una comunicación de las huérfanas de D. José Montero Armada, dando cuenta del fallecimiento de su señora madre doña Agustina Blanco Rodrigo, ocurrido el día 6 de Abril próximo pasado.

La Junta acordó transferirles la pensión a que tienen derecho según Reglamento.

Atendiendo al reducido sueldo y exceso de trabajo que hoy viene desempeñando el Conserje de la Sociedad, la Junta acuerda el aumento de diez pesetas mensuales en el pequeño que hoy disfruta, abonable a partir de 1.° de Julio próximo.

Reales órdenes de interés

13 de Marzo de 1926

Cuerpo de Maquinistas.—2.ª Sección

Excmo. Sr.: Como resolución a expediente incoado por instancia del primer Maquinista de la Armada, asimilado a primer Contramaestre con graduación de oficial, D. Bartolomé Fernández Baello, y visto lo informado por la Sección del Personal del Ministerio, Asesoría General del mismo y en acordada del Consejo Supremo

Un lugar de encuentro ... lán
Fundado en 1879
Rúa Magdalena 20 ... Ferrol
www.atenoferrol.org

de Guerra y Marina de 24 del pasado Febrero, S. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido disponer que al personal de la segunda Sección del Cuerpo de Maquinistas de la Armada, que tiene anexa a sus empleos la graduación de Oficial, según las disposiciones reglamentarias, le sean de aplicación los beneficios que disfruta el Cuerpo de Contramaestres, hechos extensivos a los Condestables y Practicantes por R. O. de 8 de Agosto de 1925 (D. O. núm. 178), puesto que todos los que se encuentran en las circunstancias del solicitante tienen reconocido el derecho a que se le regulen sus haberes de retiro con arreglo a la ley de 2 de Julio de 1865.

26 de Mayo de 1926

Academias y Escuelas

Circular.—Se convoca a exámenes de oposición para cubrir treinta plazas de Aprendices Maquinistas de la Armada.

Los exámenes se regirán por el Reglamento de 31 de Marzo de 1915 (D. O. núm. 79) con las aclaraciones introducidas al mismo por la Real orden de 22 de Enero de 1926 (D. O. núm. 53) y programas aprobados por la misma Real orden, y las de 1.° de Octubre de 1916 (D. O. núm. 224), 19 de Marzo de 1917 (D. O. núm. 91), 9 de Abril de 1917 (D. O. núm. 80), 2 de diciembre de 1920 (D. O. número 293) y 27 de Octubre de 1920 (D. O. núm. 249).

Empezarán por ejercicios prácticos de taller, que serán cinco: primero, un trabajo de forja; segundo, un trabajo de fundición; tercero, un trabajo de ajuste; cuarto, un trabajo de calderería de cobre, y quinto, manejo de las herramientas de mano y mecánicas para metales que no se hayan empleado en los anteriores ejercicios. Continuarán con los ejercicios siguientes: Escritura al dictado. Principios de Dibujo lineal, examen teórico-práctico de Aritmética, Geometría y Algebra, con arreglo a los programas que se detallan en la Real orden de 22 de Enero de 1926 (D. O. núm. 53) ya citada anteriormente.

El reconocimiento médico se hará con arreglo a lo dispuesto en la Real orden de 19 de Marzo de 1917 (D. O. núm. 91).

Los declarados útiles en el reconocimiento médico deberán entregar al Secretario del Tribunal, antes de comenzar los exámenes, treinta pesetas (30) en concepto de derechos de examen, conforme a lo dispuesto en la Real orden de 2 de Diciembre de 1920, (D. Oficial núm. 293).

Los requisitos que deben reunir los que deseen tomar parte en las oposiciones, la forma de solicitarlo y todo lo concerniente a los exámenes y norma para adjudicar las plazas se ajustarán a lo dis-

puesto en el Reglamento ya citado, dirigiendo sus instancias al Ministro de Marina.

Los exámenes se verificarán en las Comandancias de Marina de Cádiz, Cartagena, Barcelona, Bilbao y El Ferrol, en el orden enumerado, empezando el día 2 de Septiembre próximo.

Las solicitudes documentadas se presentarán en cualquier Comandancia de Marina; el Jefe de ella, al de la que el solicitante designe para ser examinado, y el Comandante de esta última la cursará al Ministerio de Marina.

ADVERTENCIA

Con motivo de la nueva Ley del timbre, se comunica a los señores socios que el sello de la nómina será de 15 céntimos a partir de 1.° de Julio del año actual, por tanto se servirán remitir 22'65 pesetas.

Ateneo
Un lugar de encuentro
Fundado
Rúa Magdalena
www.ateneo

SECCION ADMINISTRATIVA

Cuenta de ingresos y gastos ocurridos durante el primer trimestre del año actual.

INGRESOS	Capital a imponer. Pesetas.	Cts.	Fondo para gastos. Pesetas.	Cts.	Fondo de pensiones. Pesetas	Cts	TOTAL Pesetas	Cts
Por 151 cuotas de socios, deducido el 15 por 100.	2.887	88	»	»	»	»	2.887	88
Importe de dicho 15 por 100	»	»	509	62	»	»	509	62
Por la indemnización de los auxilios facilitados a varios socios	»	»	»	»	108	33	108	33
Por devolución de una parte de los auxilios que hay facilitados	1.475	92	»	»	»	»	1.475	92
Por transferencia de 50 Boletines a la Compañía Trasatlántica	»	»	50	»	»	»	50	»
Por indemnización para el Boletín número 183	»	»						
Por la renta del capital que posee la Sociedad, en títulos de la deuda interior, deducida la Comisión	»	»	»	»	4.507	30	4.507	30
Por intereses de un fondo	»	»	201	65	»	»	201	65
SUMAS	4.363	80	829	27	4.615	63	9.808	70
Existencia en 1.° de Enero de 1926	1.520	87	—1.480	69	5.971	68	6.011	86
TOTAL	5.884	67	—651	42	10.587	31	15.820	56
GASTOS								
Por 111 pensiones a viudas y huérfanos de socios fallecidos	»	»	»	»	4.545	48	4.545	48
Por consumo de energía eléctrica durante los meses de Diciembre de 1925 y Enero y Febrero de 1926	»		27	03	»	»	27	03
Por impresión del Boletín número 183	»		120	00	»	»	120	00
Por alquiler trimestral de la casa-Sociedad	»	»	175	00	»	»	175	00
Por sueldo trimestral del Conserje	»		180	00	»	»	180	00
Por devolución del capital reglamentario al socio D. Manuel Osorio Echevarría	2.261	00	»	»	»	»	2.261	00
Entregado a D. Francisco Gómez Carrasco, a cuenta de su liquidación, por haber solicitado su capital	1.651	60	»	»	»	»	1.651	60
Por dos pliegos de papel de dos pesetas para enviar al Sr. Gobernador de la Coruña, balance de cuentas del año anterior, y relación de los Sres. que componían la Junta de Gobierno	»	»	4	00	»	»	4	00
Por suscripción anual al D. O. y C. L.	»	»	30	25	»	»	30	25
En gastos de Secretaría	»	»	10	00	»	»	10	00
Diversos gastos	»	»	2	00	»	»	2	00
Un trimestre al vigilante nocturno	»	»	3	00	»	»	3	00
Recibo de cartas	»	»	5	80	»	»	5	80
SUMAS	3.912	60	557	08	4.545	48	9.015	16
RESUMEN								
Suman los ingresos	5.884	67	—651	42	10.587	31	15.820	56
Idem los gastos	3.912	60	557	08	4.545	48	9.015	16
Queda para 1.° de Abril de 1926	1.972	07	—1.208	50	6.041	83	6.805	40

Ferrol 31 de Marzo de 1926.

El Presidente,
ANGEL LLOVERES

El Contador,
FRANCISCO M. PITA

Cuenta de ingresos y gastos ocurridos durante el segundo trimestre del año actual.

INGRESOS	Capital a imponer — Pesetas	Cts.	Fondo para gastos — Pesetas	Cts.	Fondo de pensiones — Pesetas	Cts.	TOTAL — Pesetas	Cts.
Por 117 cuotas de socios deducido el 15 por 100.	2.237	63					2.237	63
Importe de dicho 15 por 100	»	»	394	87	»	»	394	87
Por la indemnización de los auxilios facilitados a varios socios	»	»	»	»	123	60	123	60
Por devolución de una parte de los auxilios que hay facilitados	55	32	»	»	»	»	55	32
Por indemnización para el Boletín	»	»	397	80	»	»	397	80
Por la renta del capital que posee la Sociedad, en títulos de la deuda interior, deducida la comisión	»	»	»	»	4.507	30	4.507	30
Por venta de papel inservible	»	»	22	10	»	»	22	10
SUMA	2.292	95	814	77	4.630	90	7.738	62
Existencia en 1.º de Abril de 1926	1.972	07	—1.208	50	6.041	83	6.805	40
TOTAL	4.265	02	—393	73	10.672	73	14.544	02
GASTOS								
Por 111 pensiones a viudas y huérfanos de socios fallecidos	»	»	»	»	4.518	08	4.518	08
Por auxilios facilitados a varios socios	440	00	»		»		440	00
Por consumo de energía eléctrica durante los meses de Marzo, Abril y Mayo últimos	»	»	19	56	»	»	19	56
Por el alquiler trimestral de la casa-Sociedad	»	»	180	00	»	»	180	00
Por sueldo trimestral al Conserje	»	»	180	00	»	»	180	00
Por devolución del capital a Don Francisco Gómez Carrasco	630	12	»	»	»	»	630	12
En gastos de Secretaría	»	»	9	15	»	»	9	15
En diversos gastos	»	»	4	05	»	»	4	05
Un trimestre al vigilante nocturno	»	»	3	00	»	»	3	00
Por recibo de cartas	»	»	10	75	»	»	10	75
Por custodia de valores	»	»	51	60	»	»	51	60
SUMA	1.070	12	458	11	4.518	08	6.046	31
RESUMEN								
Suman los ingresos	4.265	02	—393	73	10.672	73	14.544	02
Idem los gastos	1.070	12	458	11	4.518	08	6.046	31
Queda para 1.º de Julio de 1926	3.194	90	—851	84	6.154	65	8.497	71

Capital que posee el Círculo de Maquinistas en el día de la fecha.

	Pesetas	Cts.
EN CAJA		
En efectivo	8.497	71
En títulos de la Deuda interior	3.000	00
Diferencia entre los auxilios facilitados y las cantidades devueltas	8.461	58
DEPOSITADAS		
En el Banco de España, sucursal de la Coruña, en títulos de la Deuda interior	562.000	00
En efectivo como c/c en dicho Banco	20	00

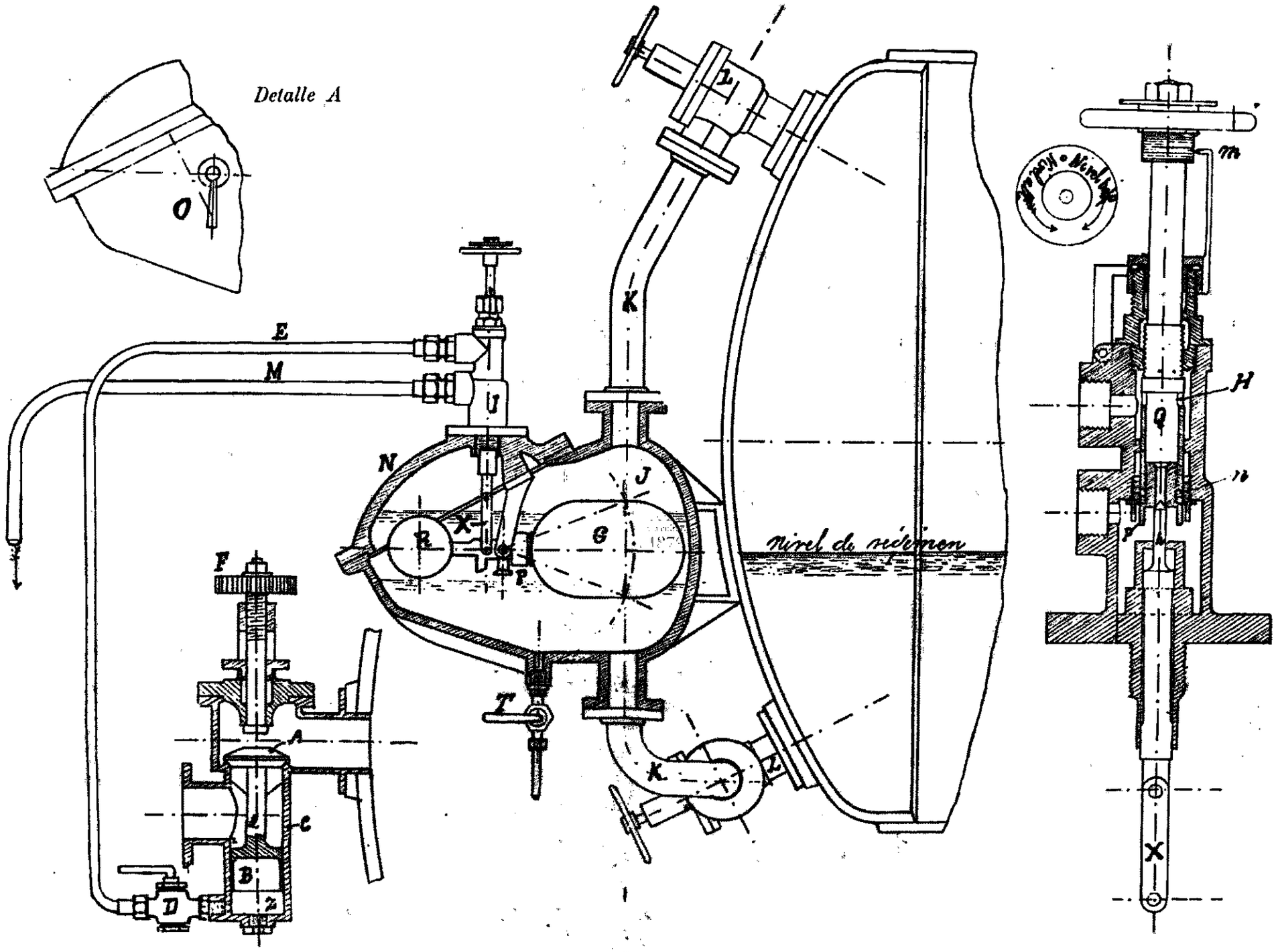
Ferrol, 30 de Junio de 1926.

El Presidente:

El Contador:

JOSÉ MANSO.

Regulador alimenticio "MUMFORD"



Ateneo Veronese
Un libro, un monumento, una storia
Fondato nel 1876
Conservare, Valorizzare, Condividere